

# A közúti balesetek alakulása a Covid-19 2020. évi tavaszi kijárási korlátozásának tekintetében

A hazánkban 2020 márciusa óta tartó Covid-19 járvány több területen is befolyásolta a közlekedők életét. A fertőzések számának csökkentése érdekében országos és helyi intézkedéseket is bevezettek. Ezek között számos olyan rendelet kapott helyet, amelyekhez hasonlóval korábban nem találkoztak a közlekedők. Ezek közül kiemelkedőek voltak a kijárási korlátozások. A kutatás célja a rendelettel összhangban az volt, hogy feltárja a kijárási korlátozások bevezetését követő 30 nap közúti közlekedési baleseteinek jellemzőit és karakterisztikáit.

DOI: <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2022.6.6>

---

## Krizsik Nóra<sup>1</sup> – Dr. Pauer Gábor<sup>2</sup> – Nagy Péter Dávid<sup>2</sup>

<sup>1</sup>KTI Közlekedéstudományi Intézet, Stratégiai Kutatási és Fejlesztési Igazgatóság;  
Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem,  
Közlekedéstechnológiai és Közlekedésgazdasági Tanszék

<sup>2</sup>KTI Közlekedéstudományi Intézet, Stratégiai Kutatási és Fejlesztési Igazgatóság  
e-mail: [krizsik.nora@kti.hu](mailto:krizsik.nora@kti.hu), [pauer.gabor@kti.hu](mailto:pauer.gabor@kti.hu), [nagy.peter@kti.hu](mailto:nagy.peter@kti.hu)

---

### 1. A KORONAVÍRUS MIATTI KÖZLEKEDÉSI KORLÁTOZÁSOK HATÁSA A NEMZETKÖZI BALESETEKRE

A Covid-19 pandémia féken tartása érdekében hozott intézkedések nemcsak Magyarországon, hanem nemzetközi szinten is befolyásolták a közlekedők magatartását, a közúti balesetek alakulását [1]. A járvány miatt bevezetett korlátozó intézkedések hatásaival számos országban foglalkoztak a kutatók. Egy Görögországban végzett leíró elemzés [2] megmutatta, hogy az egyre szigorúbb lezárások hatására 2020-ban megváltozott a vezetési magatartás, csökkent az utazások száma. Ez a változás főleg az éjszakai órákban volt jellemző.

A 2020-as februári és márciusi baleseti adatokat összehasonlítva, 41%-kal csökkent a halálos és az összes balesetek száma is. Szintén Görögországban egy baleset-előrejelző modellel bizonyították, hogy a lezárások miatti forgalomcsökkenés hatására 42%-kal kevesebb baleset következett be ahhoz képest, ami feltehetően bekövetkezett volna járvány nélkül [3]. A szigorodó lezárások miatti forgalomcsökkenés balesetcsökkentő hatása Katarban [4] és Fokvárosban [5] is kimutatható volt. Fokvárosban a szigorú zárások hatására 74%-kal esett vissza a sérültek száma a lezárások előtti adatokhoz képest.

Az intézkedések hatását a korábbi évek baleseti adatainak összehasonlításában is vizs-

gálták. A 2018-2019-es évek adataihoz képest Spanyolországban a korlátozások időtartama alatt a balesetek száma 76%-kal csökkent [6]. Az USA államaiban végzett kutatások is a balesetek és sérültek számának csökkenését mutatták ki [7]. Louisiana államban az előző évekhez képest 47%-kal esett vissza a balesetek és 46%-kal a személyi sérülések száma [8].

A járványügyi korlátozások egyik legszigorúbb intézkedése a kijárási korlátozások bevezetése volt. A kutatások azt bizonyították, hogy a járványügyi intézkedések közül ennek a döntésnek volt a legnagyobb közúti balesetcsökkentő hatása, hiszen az intézkedés közvetlenül a forgalom csökkenéséhez vezetett. Ohio államban 2020-ban a kijárási korlátozások bevezetésének hatására 2019-hez képest 55%-kal kevesebben voltak érintettek balesetekben [9]. Moszkvában a kijárási korlátozások hatására 2019-hez képest 58%-kal csökkent a balesetek száma, amelyek során 59%-kal kevesebben sérültek meg [10].

A járványügyi és kijárási korlátozások idején történt közúti balesetek főbb jellemzőit is vizsgálták nemzetközi szinten. Egy Connecticut államban végzett kutatás bebizonyította, hogy a magános balesetek aránya emelkedett a kijárási korlátozások idejében az előző évek hasonló időszakaihoz képest [11]. New York államban a kerékpáros balesetek átlagos súlyossága háromszorosára nőtt a korlátozások alatt az előző évek átlagához viszonyítva [12]. Japánban a gyorsajtás okozta halálos balesetek arányának alakulását vizsgálták, azonban nem sikerült kimutatni az arány növekedését az előrejelző modellel [13]. A balesetek résztvevőinek vizsgálata során Ontario államban azt mutatták ki, hogy a 80 évnél idősebb emberek baleseti részaránya 64,7%-kal esett vissza a korlátozások időtartama alatt [14]. Egy Peruban végzett kutatás pedig azt bizonyította, hogy a lezárások hatására a balesetekben megsérült férfiak száma nagyobb mértékben csökkent (csökkenés mértéke 12,22 haláleset 1 millió főre vetítve havonta), mint a balesetekben megsérült nők száma (csökkenés mértéke 3,55 haláleset 1 millió főre vetítve havonta) [15].

A nemzetközi szakirodalmi áttekintés tehát azt mutatja, hogy a járványügyi korlátozások a balesetek számára, súlyosságának megoszlására, a balesetekben sérült személyek jellemzőire is hatással voltak. Az egyes országokban ez a változás eltérő mértékű. Az kijelenthető, hogy a balesetek és sérültek száma mindenhol csökkent a bevezetett korlátozó intézkedések hatására.

## **2. A 2020. MÁRCIUS 28-ÁN BEVEZETETT KIJÁRÁSI KORLÁTOZÁS HATÁSA A HAZAI BALESETI JELLEMZŐKRE**

A 2020. március 28-án bevezetett kijárási korlátozás ideje alatt, a nap huszonnégy órájában csak megfelelő indokkal lehetett elhagyni a lakóhelyet. Az intézkedés közlekedési balesetekre gyakorolt hatását a rendelet bevezetését követő időszak (2020. március 28.- 2020. április 28.) valamint az azt megelőző 5 év (2015-2019), a 2021. és 2022. év hasonló időszakának baleseteinek elemzésével vizsgáltuk.

### **2.1. A balesetek jellemzői**

A 2015-2022. évek március 28.- április 28. közötti időszakában történt személysérüléssel balesetek számát és súlyosságuknak megoszlását mutatja az 1. táblázat. Látható, hogy 2020-ban a járványügyi korlátozások hatására csökkent a balesetek száma. A csökkenés mértéke a 2019-es évhez képest 40,5%. A 2021-es évben a korábbi évekhez képest szintén alacsonyabb volt a bekövetkezett balesetek száma. Valószínűleg ezt is a pandémia következtében bevezetett intézkedések és a lecsökkent közlekedési teljesítmény okozhatta.

A balesetek súlyosságát illetően 2019-től megfigyelhető a súlyos sérüléssel esetek arányának megugrása a könnyű sérüléssel esetekhez képest, és ez a pandémia által érintett években is fennállt. A baleseti számok csökkenésének elsődleges oka a forgalom csökkenése volt. A balesetek és a forgalom alakulásának összefüggéseivel számos tanulmány foglalkozott, azonban a forgalmi adatok hiányában ezen összefüggés feltárása nem képezte kutatásunk célját. Kutatásunk kifejezetten a baleseti jellemzők alakulásának értékelésére fókuszált.

**1. táblázat: A balesetek száma és súlyosságának aránya (2015-2022 tavasz)**

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
balesetek száma [esetszám]	1267	1315	1327	1517	1412	840	987	1147
halálos balesetek aránya [%]	2,8%	2,1%	2,7%	3,4%	2,8%	2,6%	2,6%	2,2%
súlyos sérülések balesetek aránya [%]	28,7%	29,9%	29,2%	28,3%	31,7%	33,2%	31,4%	26,2%
könnyű sérülések balesetek arány [%]	68,6%	68,1%	68,1%	68,3%	65,5%	64,2%	66,0%	71,7%

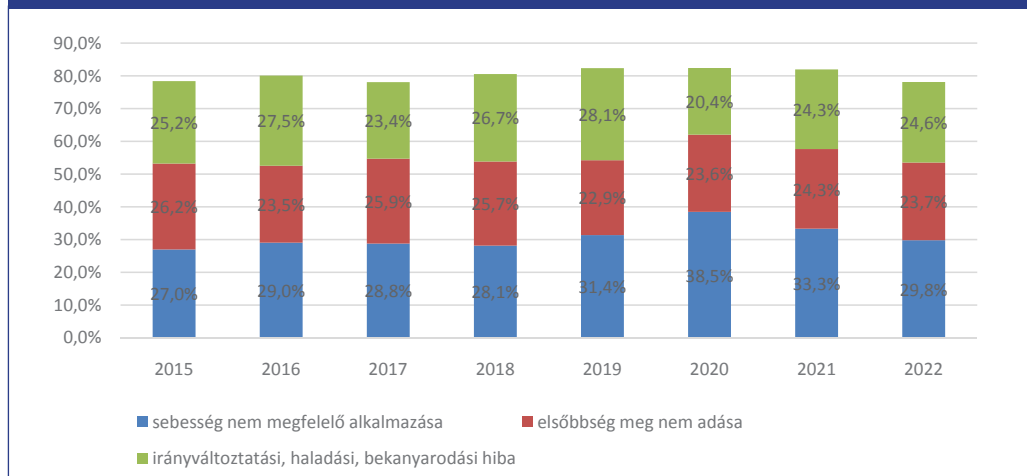
2022-ben a balesetek száma már a korábbi években tapasztaltakhoz hasonlóan alakult, de ugyanakkor jóval enyhébb kimenetelűek voltak a balesetek.

A balesetek elsődleges okcsoportjainak vizsgálata (1. ábra) alapján elmondható, hogy a balesetek több, mint 80%-a évek óta három okcsoportra vezethető vissza: sebesség nem megfelelő alkalmazása; elsőbbség meg nem adása; irányváltoztatási, haladási, bekanyarodási hiba. Minden vizsgált időszakban a sebesség nem megfelelő alkalmazása volt az első helyen. 2020-ban azonban ezen baleseti ok részaránya a többi évhez képest megemelkedett. Míg 2015-2019 között átlagosan a balesetek 28,9%-a, addig 2020-ban a balesetek 38,5%-a volt visszavezethető erre az okcsoportra. Ez 9,6%-os növekedést jelentett.

2021-ben is magasabb volt az okcsoport részaránya a 2015-2019 évek átlagánál, azonban ez az érték (33,3%) jelentősen alacsonyabb volt, mint 2020-ban. Az okcsoportok vizsgálata során kiemelhető még, hogy 2020-ban az említett átrendeződés miatt főként az irányváltoztatási hibákból származó balesetek aránya csökkent. 2022-ben a három vezető baleseti okcsoport összesített értéke alacsonyabb, mint a korábbi években. A legnagyobb csökkenés a sebesség nem megfelelő alkalmazásából adódó balesetek esetében volt. Ezen balesetek aránya a 2021-es évhez képest 3,5% kal volt alacsonyabb.

A balesetek helyeinek jellemzői (2. táblázat) 2020-ban nem mutattak lényegesebb eltérést a 2019. és 2021. évi értékektől. A balesetek 69,6%-a lakott területen belül, míg 30,4%-a

**1. ábra: A balesetek elsődleges okcsoportjai (2015-2022 tavasz)**



## 2. táblázat: A balesetek helye (2015-2022 tavasz)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
lakott területen	73,7%	74,3%	72,9%	73,2%	68,8%	69,6%	68,5%	65,6%
lakott területen kívül	26,3%	25,7%	27,1%	26,8%	31,2%	30,4%	31,5%	34,4%

lakott területen kívül történt. A táblázat adataiból megfigyelhető ugyanakkor, hogy 2015-2018 átlagos értékéhez (73,5%) képest 2019-2021-ben (69%) kevesebb baleset történt lakott területen belül. Hasonló a csökkenés 2022-ben is. 2022-ben tovább csökkent a lakott területen történt balesetek aránya.

### 2.2. A balesetekben részt vett járművek jellemzői

A 2015-2022. évek március 28.- április 28. időszakában történt személysérüléses balesetek elsődleges okozói a 3. táblázat tartalmazza. A táblázat értékei alapján látható, hogy a balesetek több mint 95%-át öt járműtípus és a gyalogosok okozzák (3. táblázat). A 2020. márciusi intézkedések hatására az elsődleges okozó járművek típusa nem változott. Ebben az időszakban is a legtöbb balesetet személygépjárművek (60,3%) okozták, arányaiban azonban a többi évhez képest kevesebb balesetet idéztek elő. 2020-ban ezek mellett a tehergépjárművel okozott balesetek száma is csökkent. 2021-ben mindkét közlekedési esz-

közzel több balesetet okoztak, mint a korábbi évek azonos időszakában.

A gyalogosokat kivéve a védtelen közlekedők csoportjai által okozott balesetek arányai nőttek. Ezek közül is kiemelkedik a kerékpáros okozók részaránya, amely balesetek száma 2020-ban 4,2%-kal nőtt. A gyalogosok által okozott balesetek ugyanakkor csökkentek 2020-ban (3%). Ez a csökkenés 2021-ben is folytatódott (2,4%). A baleset változásának oka az lehetett, hogy az intézkedéseket betartva a legtöbb ember inkább otthon maradt, vagy ha elhagyta otthonát, inkább az egyéni, kerékpáros közlekedést részesítette előnyben, amit a települések vezetése is igyekezett különböző módokon (pl. ideiglenes kerékpársávok létesítése) ösztönözni.

2022-ben a korábbi évekhez képest megemelkedett a személygépjárművekkel okozott balesetek aránya. Ez valószínűleg annak tudható be, hogy a járványügyi korlátozások ekkorra már nem voltak életben, így a közlekedők szabadabban kezelhették a helyzetet, úgymond „fellelégeztek”.

## 3. táblázat: A balesetek elsődleges okozói (2015-2022 tavasz)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
motorkerékpár	4,9%	4,7%	4,6%	5,3%	6,0%	6,4%	5,3%	3,5%
személygépkocsi	61,5%	58,4%	64,4%	62,7%	63,2%	60,3%	66,2%	71,1%
tehergépkocsi (3,5t alatt)	7,7%	6,7%	6,9%	6,3%	6,6%	5,0%	7,6%	5,6%
kerékpár	10,7%	12,9%	11,2%	11,0%	10,7%	14,9%	10,3%	6,5%
segédmotoros-kerékpár	4,3%	7,0%	3,4%	4,7%	4,7%	6,4%	3,8%	3,4%
gyalogos	5,8%	6,3%	5,5%	5,8%	4,9%	3,0%	2,4%	4,6%
összesen	94,9%	96,0%	95,9%	95,7%	96,0%	96,0%	95,6%	94,7%

**4. táblázat: A balesetekben megsérültek száma és a sérülések aránya (2015-2022 tavasz)**

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
sérültek száma [fő]	1595	1669	1712	1941	1861	1096	1302	1554
halálos sérültek aránya [%]	2,2%	1,6%	2,2%	2,9%	2,2%	2,1%	2,1%	2,1%
súlyosan sérültek aránya [%]	25,3%	26,0%	24,9%	24,7%	27,5%	29,9%	27,0%	22,4%
könnyű sérültek arány [%]	72,5%	72,4%	72,9%	72,3%	70,3%	68,0%	70,9%	75,5%

### 2.3. A balesetekben részt vett sérültek jellemzői

2020-ban a járványügyi korlátozások hatására a balesetszámokhoz hasonlóan a balesetekben sérültek száma is csökkent (4. táblázat). A csökkenés mértéke a 2019-es évhez képest 41,1% volt. A 2021-es évben a korábbi évekhez viszonyítva szintén kevesebben sérültek meg a balesetek során, azonban ez a szám már elmarad a 2020-as értéktől. A baleseti sérüléseket tekintve arányaiban a balesetek során ugyanannyian veszítették életüket a vizsgált évek időszakai-ban. Tehát a halálozási valószínűséget illetően nem mutatható ki változás a járványügyi korlátozások hatására. A baleseti súlyosságok tekintetében a 2020-as év tavaszi időszakában a balesetek során arányaiban többen szenvedtek súlyos sérülést és kevesebben könnyű sérülést, mint a többi év azonos időszakai-ban. 2022-ben sajnos a balesetek során megsérültek száma nőtt, 2021-hez képest 252 fővel többen sérültek meg közlekedési balesetekben.

A balesetek során megsérült személyek számát életkori csoportosítás alapján is megvizsgáltuk (2. ábra). Az életkor-csoportok kialakítása során figyelembe vettük a különböző korcsoportok közlekedéshez kapcsolható fizikai és mentális képességeit, valamint az Élet Úton program javasolt korcsoport felosztását, ami alapján az alábbi öt korcsoportot alakítottuk ki: 0-14 évesek; 15-29 évesek; 30-44 évesek; 45-64 évesek; 65 évesek és feletti.

A 2. ábra adatai alapján látható, hogy a 14 éves gyermekek, valamint a 65 évnél idősebbek baleseti sérülésének aránya 2020-ban lecsökkent. A 0-14 éves korosztály esetében a korábbi évek 7-8% közötti arányaihoz képest 2020 tavaszán

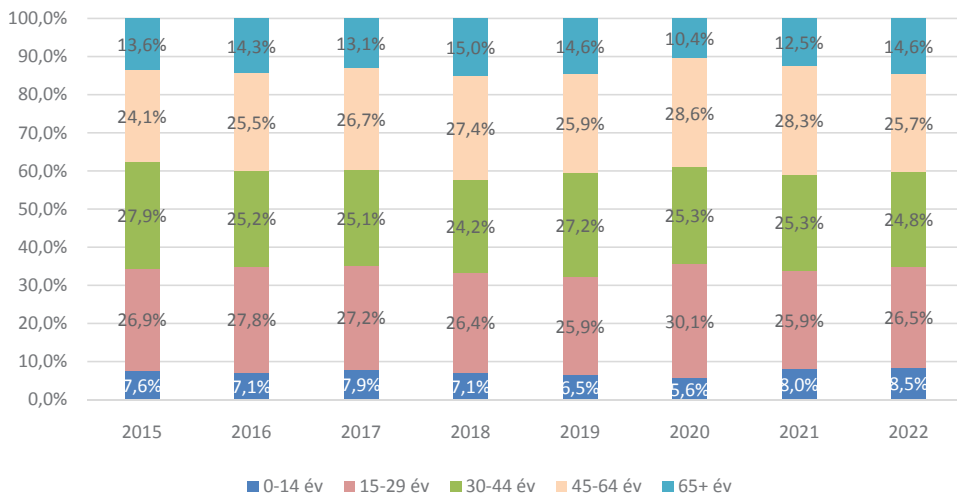
a gyermek sérültek aránya 5,6% volt. Ez az arány 2021-ben a korábbi éveknél magasabb értéket képviselt a sérültek körében. Az idők esetében a korábbi évek 14%-os átlagához képest 2020-ban szintén csökkenés volt tapasztalható (10,4%), 2021-ben is alacsonyabb baleseti részarány volt megfigyelhető. Azonban ez az arány a 2020-as értéknél nagyobb volt. A 15-29 éves sérültek részarányában viszont növekedés volt 2020-ban. A korábbi évek átlagos 26,8%-ával szemben a baleseti sérültek 30,1%-át jelentették. A korcsoport esetében 2021-ben a korábbi évekhez hasonló baleseti részarány figyelhető meg. Ezen változásokat az okozhatta, hogy a járványügyi korlátozások hatására a gyermekek esetében otthoni iskolai munkarend volt érvényben. Az idők esetében pedig a járványügyi kommunikáció szintén az otthon maradáást javasolta. A fiatalabb munkavállalók nem minden esetben tudták megoldani az otthoni munkavégzést, így valószínűleg a közlekedésben való részarányuk is növekedett.

### 3. KONKLÚZIÓ

A Covid-19 járvány és a pandémia terjedésének megakadályozására hozott intézkedések befolyásolták a közlekedők életét és közlekedési magatartását. Az intézkedések között számos olyan kapott helyet, amelyekkel nem találkoztak korábban az emberek. Ezek között is kiemelkedők voltak a kijárási korlátozások, amelyek a lakóhely elhagyását korlátozták.

A nemzetközi irodalomkutatás során feltárt adatok azt jelzik, hogy az egyes országokban más-más arányban, de a járványügyi intézkedések hatására visszaesett a közúti balesetek és a balesetek következtében megsérült személyek száma. A nemzetközi eredmények azt

**2. ábra: A balesetekben megsérültek korcsoportos aránya (2015-2022 tavasz)**



mutatták, hogy a kijárási korlátozások hatására jobban csökkentek a baleset- és sérültszámok, mint a többi intézkedés hatására, amely elsősorban a forgalom csökkenésének köszönhető.

A magyarországi adatok azt mutatták, hogy a 2020-as év márciusi kijárási korlátozása során a közúti személysérüléses balesetek száma 40,5%-kal, a balesetekben sérültek száma 41,1%-kal csökkent 2019-hez képest. A balesetek súlyosságának tekintetében lényeges változás nem volt, azonban a sérültek esetében a súlyos sérülések aránya 4%-kal nőtt a 2015-2019 közöttihez képest, míg a könnyű sérültek aránya 4%-kal csökkent. A halálos áldozatok száma arányaiban nem változott. A balesetek elsődleges oka a sebesség nem megfelelő megválasztása volt, mely arány 9,6%-kal volt magasabb, mint 2015-2019 között átlagosan. A baleseteket okozók esetében a tavaszi időszakban 4,2%-kal nőtt a kerékpárosok által okozott balesetek száma, ugyanakkor a gyalogosok által okozott balesetek csökkentek. A baleseti sérültek közül a 14 évnél fiatalabb, valamint a 65 évnél idősebb sérültek aránya kevesebb volt, mint a korábbi években.

A Covid-19 miatt hozott intézkedések hozzájárultak a közúti balesetek és sérültek számának csökkenéséhez, ugyanakkor kutatásunk során

rámutatunk arra, hogy ez csupán egy időszakos csökkenés volt. A 2022-es baleseti adatok már a korábbi évek adataihoz hasonlóak. A balesetek száma és a balesetekben sérültek száma a vizsgált 1 hónapos intervallumban is arányaiban magasabb volt, mint a pandémia időszakában.

A kutatás eredményei a friss baleseti adatok alapján egy kezdeti betekintést nyújtanak a járványügyi intézkedések hatásaiba. A későbbi évek (2022-2025) baleseti adataival való összevetés rávilágíthat arra, hogy a 2020-2021-ben bekövetkezett jelentős baleseti javulás a járványügyi intézkedések mellett milyen egyéb közlekedésbiztonsági intézkedésekhez volt köthető.

## KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

Az Innovációs és Technológiai Minisztérium KDP-2021 kódszámú Kooperatív Doktori Program Doktori Hallgatói Ösztöndíj Programjának a Nemzeti Kutatási, Fejlesztési és Innovációs Alapból finanszírozott szakmai támogatásával készült.

## FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Magyarország Kormánya: A Kormány 71/2020. (III.27.) Korm. rendelete a kijárási korlátozásról, Magyar Közlöny 2020/56 1626–1628

- [2] Katrakazas C. – Michelaraki E. – Sekadakis M. –Yannis G.: A descriptive analysis of the effect of the COVID-19 pandemic on driving behavior and road safety, *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* 2020/7 100186 DOI: <https://doi.org/jj2k>
- [3] Sekadakis M. – Katrakazas C. Michelaraki E. – Kehagia F. – Yannis G.: Analysis of the impact of COVID-19 on collisions, fatalities and injuries using time series forecasting: The case of Greece, *Accident Analysis & Prevention*, 2021/162 106391 DOI: <https://doi.org/jj2m>
- [4] Muley D. – Ghanim M. S. – Mohammad A. – Kharbeche M.: Quantifying the impact of COVID-19 preventive measures on traffic in the State of Qatar, *Transport Policy* 2021/103 45–59 DOI: <https://doi.org/jj2n>
- [5] Navsaria P. H. – Nicol A. J. – Parry C. D. H. – Matzopoulos R. Maqungo S. – Gaudin R.: The effect of lockdown on intentional and nonintentional injury during the COVID-19 pandemic in Cape Town, South Africa: A preliminary report, *South African Medical Journal* 2020/111(2) 110-113 DOI: <https://doi.org/gk7ptj>
- [6] Saladié Ó. – Bustamante E. – Gutiérrez A.: COVID-19lockdown and reduction of traffic accidents in Tarragona province, Spain, *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* 2020/8 100218 DOI: <https://doi.org/gjg84w>
- [7] Adanu E. K. – Brown D. – Jones S. – Parrish A.: How did the COVID-19 pandemic affect road crashes and crash outcomes in Alabama?, *Accident Analysis & Prevention* 2021/163 106428 DOI: <https://doi.org/jj2p>
- [8] Barnes S. R. – Beland L-P. – Huh J. – Kim D.: COVID-19 lockdown and traffic accidents: Lessons from the pandemic, *Contemporary Economic Policy* 2022/40(2) 349-368 DOI: <https://doi.org/jj2q>
- [9] Li L. – Neuroth L. M. – Valachovic E. – Schwebel D. C. – Zhu M.: Association Between Changes in Social Distancing Policies in Ohio and Traffic Volume and Injuries, January Through July 2020, *JAMA* 2021/325(10) 1003-1006 DOI: <https://doi.org/jj2r>
- [10] Kirilina N. A.: Changes in Transport Behaviour and Road Traffic Injuries in Moscow During the Covid-19 Crisis, *Transportation Research Procedia* 2022/60 520–527 DOI: <https://doi.org/jj2s>
- [11] Doucette M. L. – Tucker A. – Auguste M. E. – Gates J. D. – Shapiro D. – Ehsani J. P. – Borrup K. T.: Evaluation of motor vehicle crash rates during and after the COVID-19-associated stay-at-home order in Connecticut, *Accident Analysis & Prevention* 2021/162 106399 DOI: <https://doi.org/jj2v>
- [12] Li J. – Zhao Z.: Impact of COVID-19 travel-restriction policies on road traffic accident patterns with emphasis on cyclists: A case study of New York City, *Accident Analysis & Prevention* 2022/167 106586 DOI: <https://doi.org/jj2w>
- [13] Inada H. – Ashraf L. – Campbell S.: COVID-19 lockdown and fatal motor vehicle collisions due to speed-related traffic violations in Japan: a time-series study, *Injury Prevention* 2021/27(1) DOI: <https://doi.org/gk7j5j>
- [14] Rapoport M. J. – Chee J. N. – Aljenabi N. – Byrne P. A. – Naglie G. – Ilari F. – Elzohairy Y. – Vingilis E. – Mulsant B. H.: Impact of COVID-19 on motor vehicle injuries and fatalities in older adults in Ontario, Canada, *Accident Analysis & Prevention* 2021/157 106195 DOI: <https://doi.org/gk6vps>
- [15] Calderon-Anyosa R. J. C. – Kaufman J. S.: Impact of COVID-19 lockdown policy on homicide, suicide, and motor vehicle deaths in Peru, *Preventive Medicine* 2021/143 DOI: <https://doi.org/gdq7>



**The development of traffic accidents with regard to the exit restrictions for Covid-19 in spring 2020**



**Die Entwicklung der Verkehrsunfälle im Hinblick auf die Ausgabbeschränkungen wegen Covid-19 im Frühjahr 2020**